M. Brooks, arrive lui-même ici de Flin-Flon avec deux de ses hommes en aréoplane, pour aller chercher M. Simons qu'on croyait perdu dans le Nord. M. Brooks et ses hommes partirent d'ici vers le Nord, mais perdirent la direction complètement ; au lieu de voyager vers le Nord-Est, ils allèrent vers le Nord-Ouest, et arrivèrent ainsi au grand lac (Perdrix blanche). Les voyageurs vinrent au Lac Caribou après un tour inutile en aéroplane, ils vinrent ensuite me prier de leur servir de guide pour trouver M. Simons. Je refusai plusieurs fois, mais M. Brooks insistant sur la grande nécessité de ma coopération pour trouver M. Simons et son aéroplane, je finis par céder à sa demande. Le samedi matin, je partis avec les deux jeunes gens de M. Brooks, qui, lui-même, resta ici au poste, vers le Nord à la recherche de Monsieur Simons. Suivant les lacs du Nord, que je connaissais par mes nombreux voyages d'hiver, nous arrivâmes au lac « Windy-Lake » où M. Simons était supposé aller à terre avec son aéroplane. Pendant un certain temps nous circulâmes dans les airs en cherchant l'aéroplane de M. Simons, sans le trouver. Nous-mêmes, nous commencions à manquer de gazoline pour notre machine qui avait déjà travaillé plus de trois heures avec une vitesse de 100 milles à l'heure. Il nous fallut descendre pour remplir de nouveau les réservoirs de notre machine et ensuite reprendre le chemin du Sud. Il nous restait justement assez de gazoline pour notre retour au Lac Caribou. Une seconde fois nous allâmes à terre au Lac Brochet pour prendre des informations dans un camp d'Indiens. On nous dit que l'aéroplane de M. Simons venait de passer, il y avait une couple d'heures, venant du Nord-Ouest, donc du Lac « Perdrix blanche ». Si M. Simons avait tenu la bonne direction, nous aurions dû le rencontrer en route. Rassurés que M. Simons était en vie et sa machine en bon ordre, nous retournâmes au Lac Caribou, où nous arrivâmes à 2 heures et demie p. m. Nous avions été plus de 5 heures en l'air et nous avions fait plusieurs centaines de milles. Mon voyage au Nord en aéroplane, pendant cinq heures

au moins, m'a donné une plus parfaite notion de mon pays de Mission, où j'ai passé près de vingt-sept ans. Je savais que mon pays était un des plus pittoresques, mais je n'aurais jamais connu sa vraie physionomie, si je n'avais pas fait ce voyage.

Si quelqu'un voulait essayer de compter tous les lacs, les grands et les petits, et les rivières de notre pays, il perdrait son temps, je crois. Les endroits qu'on a vus des centaines de fois paraissent être dans un pays complètement étranger. Je me demandais parfois pendant mon voyage en aéroplane vers le lointain Nord, si je ne rêvais pas... Et les terres stériles des Esquimaux, quel aspect ! Cela nous paraît encore plus triste d'en haut.

En arrivant chez nous vers 2 h. ½, on nous dit que M. Simons était déjà reparti vers le Sud. M. Simons avait grand hâte d'arriver chez lui après une si longue absence imprévue.

J'aurais aimé le voir avant son départ de chez nous vers le Sud pour le complimenter un peu à ma façon. En se sauvant avant mon retour du Nord il a gagné beaucoup ; j'espère qu'il ne nous causera plus à l'avenir une pareille alerte.

Vicariat de la Baie d'Hudson.

Dans les régions situées à l'Ouest de la Baie d'Hudson, les journées sont très longues en été, la lumière solaire les baignant de seize à dix-huit heures par jour (chiffre qui augmente progressivement à mesure qu'on s'avance au Nord de Churchill). On dit que depuis deux ou trois ans, la température s'y améliore : le froid est moins intense, les gelées plus tardives ; les rivières sont libres de glaces dès le début de juin dans la région de Churchill et les gelées hâtives se produisent vers le 25 septembre ; le port lui-même est libre au plus tard à la mi-juin. Il faut se rappeler d'ailleurs que la Baie, comme toutes les étendues considérables d'eau salée, ne gèle pas, quoique la glace des rives s'avance parfois à plusieurs milles en mer. A cause de ces glaces côtières

et du mouvement des glaçons, la navigation n'est possible que du 15 juin au début d'octobre.

La température d'été varie, à Churchill, de 50 à 77 degrés Fahrenheit (10 à 29 degrés centigrades) ; en septembre on relève 44 à 61 (6 à 16 cent.). L'été est donc assez chaud.

Les débris des glaces du Nord descendent par le détroit d'Hudson et y flottent toute l'année, réussissant parfois à l'obstruer complètement, au point que les brise-glaces ne peuvent se frayer que difficilement un passage à certains moments de l'année. Des postes, pourvus d'appareils radiophoniques et d'avions, observent la situation et le mouvement des glaces et avertissent les bâtiments en route. Ils sont établis à Port Burwell, à la baie Wakeham et sur l'île Nottingham.

On prépare actuellement les plans de la nouvelle ville de Churchill. Elle s'établira sur la colline rocheuse proche de la gare, laissant les environs du port libres pour le commerce. Les habitants n'auront pas de titres de propriété, le gouvernement de Manitoba préférant demeurer le maître des terrains à accorder aux locataires éventuels des baux à long terme.

La Baie d'Hudson, sur les côtes occidentales et méridionales, offre peu de bons ports naturels. Seules, les embouchures de la Nelson et de la Churchill forment des abris sûrs et appropriés aux bateaux d'un fort tonnage. Le port de Nelson est d'accès difficile et trop ouvert aux vents. Celui de Churchill, au contraire, est d'abord facile et se trouve protégé contre les vents du large : il présente à peu près la forme d'une bouteille dont le goulot serait tourné vers la mer et dont le fond serait un peu élargi. Une petite île se profile au large et deux presqu'îles en ferment presque l'entrée. Au sud, des falaises rocheuses de 13 à 22 mètres protègent le port et des grèves rocailleuses l'entourent des deux côtés comme des berges surélevées. La longueur du port est d'environ 9 à 10 km. et sa largeur varie 1.600 à 4.000 mètres, ou de 2.200 à 6.400, selon la marée. A marée basse, l'entrée ne mesure que 525 mètres de largeur, rétrécie encore par des rochers

presque à fleur d'eau. Sur une largeur de 250 mètres, la profondeur varie de 20 à 35 mètres. Un peu de dragage permettra aux plus gros navires d'accoster aux quais.

A distance de 3 à 5 km., la contrée est déserte et ne renferme aucune végétation, à part quelques saules aplatis sur le sol. Le vent du large, aux effluves salines, ravage tout de son haleine. Cependant, à l'abri de gros cailloux, émergent des conifères nains, de 8 à 10 pouces de hauteur. L'absence d'arbres donne au port un aspect désertique, accru d'ailleurs par la nature du terrain d'alentour (cailloux et sable).

* * *

Le dimanche 12 juin, à l'occasion de l'arrivée de Mgr TURQUETIL après son sacre à Montréal, il y eut grande cérémonie dans notre petite chapelle de Churchill. Les décorations, quoique modestes, disaient un grand cri de bienvenue à Son Excellence. La foule était compacte, beaucoup de protestants s'étaient joints aux catholiques, manifestant par leur présence la joie de voir notre vénéré pasteur de retour et leur fierté de le voir élevé à la dignité épiscopale.

Monseigneur, répondant aux vœux qu'on lui a exprimés, dans un langage à la portée de tous, s'est appliqué à montrer la signification des documents pontificaux créant un évêque.

Il y eut chant du *Magnificat* et du *Te Deum* avec bénédiction du Saint Sacrement.

Voilà que maintenant les régions du « Barren Land » ont leur évêque, que les peuples assis à l'ombre de la mort vont, eux aussi, avoir un grand prêtre pour les guider vers la lumière.

La première construction qui sera érigée dans la nouvelle ville de Churchill sera le « palais épiscopal ». Elle mesurera 40 pieds sur 40, avec une extension de 20 pieds à l'arrière et comprendra deux étages. Au rez-de-chaussée, il y aura une chapelle de 20 pieds sur 40.

L'endroit choisi pour cette résidence-chapelle est

l'angle des rues La Vérendrye et Selkirk. C'est une élévation de terrain qui domine la rivière Churchill au sud, le port à l'ouest et la Baie d'Hudson au nord. La nouvelle Mission est à un mille environ de la Mission actuelle, qui se trouve près de l'entrée du port et en face le fort du Prince de Galles.

(*La Liberté*, Winnipeg, 29 juin 1932.)

* * *

Impressions de Mgr Turquetil
..... en route vers sa ville épiscopale.

Le voyage a été très bon. Pour ce qui regarde le roulement sur les voies ferrées, l'accommodation ne laissait rien à désirer. Le Maskeg (Le Pas-Churchill) fait aisément la concurrence aux grandes lignes de l'Est, si ce n'est qu'il n'est qu'hebdomadaire.

A Winnipeg, je n'avais que trois jours pour faire la plus grande partie de mes achats en fait de vivres et de matériaux de construction. De plus, les gens du gouvernement étant tous en tournée électorale, au lieu d'une visite de cinq minutes pour obtenir la permission écrite de bâtir dans l'enceinte de la ville projetée, il m'a fallu passer cinq fois au bureau, et jusqu'à plus d'une heure à la fois. Et si, à cause de ce contretemps, j'avais oublié quelque chose de mes commandes, les Pères, les Frères, les Sœurs et les Esquimaux, patients de l'hôpital et autres, en auraient souffert toute l'année. Cette pensée me tenait en haleine sur la brèche, me faisait oublier les fatigues et me mettait en veine de tenir mon bout.

Je finis par l'emporter et j'obtins mes papiers. Quand on sait que je suis le premier et le seul à avoir le droit de bâtir là où je veux (c'est-à-dire sur le lot que j'ai choisi) et de la manière que je veux, alors que tous les gens se plaignent de ce qu'on leur ferme l'entrée de la place, on comprend que la chose n'était pas facile à obtenir. Enfin, nous l'avons.

Rendus ici à Churchill, nous avons trouvé deux

wagons de marchandises venant de Montréal et qui arrivaient le même jour que nous. Le Père Duplain nous attendait à la gare, heureux de se retrouver en famille.

Le lendemain, on décharge les chars. Le camion nous tire d'affaire en peu de temps. Deux autres wagons de bois arrivent ensuite de Crooked River, puis un wagon de béton et un autre de marchandises. Tout est déchargé, classifié et remisé à mesure.

Puis on prépare le terrain pour les bases en béton, on fait les formes, et dès maintenant le travail est commencé et avance vite.

Remarquez bien que lorsque je dis on, cela ne veut pas dire que je suis au nombre des ouvriers. L'an dernier, j'ai remué bien des fois un grand nombre de tonnes de marchandises de toutes sortes : rien ne m'arrêtait. Cette année, je suis un éclopé : la hernie prononcée a changé tout mon tempérament de ce côté, bien plus vite et bien plus radicalement que tout titre, dignité, honneur, etc. Je m'en débarrasserai à l'automne, à mon retour des visites pastorales.

On prépare aussi le *Thérèse* pour mes voyages du Nord. A notre arrivée, le 5 juin, le fleuve était encore bien solide. On traversait sur la glace en traîne à chiens, à n'importe quel moment de la marée.

Le lendemain, un grand vent du sud-est soufflait en plein dans la direction du courant, en aval. La glace devint dangereuse. Le 7 au soir, elle n'était plus ; le vent l'avait chassée au large. Elle n'est pas rentrée dans la rivière. On l'aperçoit encore, certains jours, quand le vent la ramène. Il lui faut ainsi se promener à droite et à gauche avant de perdre sa consistance, de s'effriter et de disparaître.

De Chesterfield, le P. Ducharme me mande par radio que la glace vient de se rompre aussi là-haut. C'est un fait inouï, à Chesterfield, de voir la glace se briser dans le mois de juin. Y a-t-il une dépression atmosphérique quelque part ?...

J'attends quelques Esquimaux de la Mission du Père

Thibert. Je partirai avec eux, ferai deux voyages aller et retour au Cap Esquimau, et finalement, au troisième voyage, je filerai sur Chesterfield, puis de là à Southampton où je prendrai le bateau de la Compagnie de la Baie d'Hudson, l'*Ungava*, qui part de Montréal, le 9 juillet.

Comme d'habitude, bien des points d'interrogation se posent à mon imagination. Ainsi, par exemple, la Compagnie charge 40 dollars la tonne pour le transport des marchandises au Nord. Trois voyages de 11 tonnes chacun, sur mon bateau le *Thérèse*, représentent 1320 dollars. Mais à qui confier le bateau ? Si je me charge de tout moi-même, je n'ai plus le temps de voir aux exercices de la Mission, lors de mon court passage.

Où prendre un mécanicien ? Engager un étranger, qui n'a peut-être jamais vu la mer, ne me sourit guère. Je ne cite que ce point d'interrogation... Et combien d'autres !...

Le premier dimanche que nous avons passé ici, après notre arrivée, a été marqué par la cérémonie de la prise de possession canonique du vicariat. En guise d'invitation, on avait collé ou cloué une petite affiche à la porte des principales cuisines-réfectoires de l'endroit. Il y eut foule. Même le révérend ministre de la United Church était là, en curieux évidemment. On me dit qu'il n'a rien donné à la quête...

Le Fr. Morvan est grand travailleur et grand chasseur. Ne parlant guère et toujours de bonne humeur, il a la main haute sur les engagés et la tient sans effort. C'est un homme de tout premier ordre pour le travail qui lui est confié. Je puis m'occuper de ma correspondance et de mille autres choses de détail, sachant que tout va à merveille avec lui. Il a quatre hommes actuellement sous ses ordres. Deux autres travaillent au bateau. Il y a aussi le cuisinier. C'est tout une petite communauté. Comme chasseur, le Fr. Morvan a réussi à tuer une baleine blanche avec un fusil à plomb. Peu de chasseurs pourront le croire. Mais c'est un fait historique...

Le P. Rio doit descendre à Churchill pour se faire soigner les dents. Cela veut dire qu'il a dû souffrir énormément là-bas. De Chesterfield, on m'apprend que le P. Bazin a fait heureusement la première partie de son grand voyage. Mais je ne connais pas la date où sa lettre a été écrite : bien des mois peut-être se sont écoulés depuis.

Bientôt j'entreprendrai la tournée de toutes les Missions d'un bout à l'autre de mon vicariat.

Arsène Turquetil, *O. M. I.*
Vicaire apostolique de la Baie d'Hudson.

ASIE

Archidiocèse de Colombo.

Le 5 mai, se sont embarqués sur *Le Chantilly*, les RR. PP. Louis Perrot, Vicaire des Missions, Germain Cazuguel, Vicaire général, délégué de Ceylan au Chapitre général, Félix Aubert, Jean Mazoyer et le Frère Gabriel Jézéquel, de Maggona.

Mgr Marque a nommé pour remplacer son Vicaire général pendant la durée de son absence le R. P. Eugène Sergent , professeur de Morale au grand Séminaire.

* * *

Le R. P. François Riou a été nommé Maître des novices à Bambalapitiya en remplacement du Rév. Père Louis Perrot, qui remplissait cette fonction avant sa nomination comme Vicaire des Missions.

Le nouveau Maître des Novices a 35 ans ; il a fait son Oblation en 1925 et a été ordonné prêtre en 1926.

* * *

Monseigneur l'Archevêque a nommé membre du Conseil archiépiscopal le R. P. Majorel, Procureur de l'archidiocèse.